

cuentas atropellos, especialmente de niños. A los pocos días de la inauguración del servicio, los periódicos reseñaron la primera víctima mortal. Pasaron unos años, y como la serie de accidentes no tenía fin, se obligó temporalmente a que un empleado caminase delante de las locomotoras, en el trayecto de la calle de Triana, de Las Palmas. Esta anécdota está reflejada en la rara tarjeta postal que se reproduce, y que fue impresa en 1901 ó 1902.

El tranvía eléctrico de Las Palmas al Puerto de la Luz funcionó desde el año 1910 hasta la Guerra Civil. Fue alabado como un gran progreso; pero al cabo de los años, y también por escasez de inversiones, el servicio fue deteriorándose y cambió de propiedad varias veces.

En los años treinta la competencia de los autobuses ("guaguas" en Canarias) era una realidad. Cuando se suspendió el tranvía eléctrico, de propiedad municipal, las "guaguas" lo sustituyeron. Pero en los duros años de la postguerra, y ante la escasez de combustible líquido, el Ayuntamiento resucitó el tranvía.

"La Pepa" fue el nombre como fue conocido el tren formado por una locomotora de vapor que remolcaba hasta ocho coches del antiguo tranvía eléctrico, a los que se les había eliminado los troles. Desde febrero de 1944 circuló esta composición, abarrotada de viajeros en las horas punta.

Como tracción se contó al menos con dos locomotoras distintas. La de la foto es una típica locomotora para contratistas, de fabricación alemana. Previamente se había utilizado en las grandes obras de ampliación del Puerto de la Luz, iniciadas en 1926, y llevadas a cabo por la entidad social "Coppa". En estas obras se emplearon al menos siete locomotoras. En concreto parece tratarse de la locomotora número 3, de ancho de vía 900 milímetros, que debió ser adaptada al



Santa Cruz de Tenerife. Locomotora Henschel en un pedestal.



Calle Mayor de Triana — Las Palmas — Gran Canaria

Tranvía de vapor de Las Palmas.

ancho métrico. Un fotograbado de esta locomotora remolcando vagonetas metálicas Krupp se publicó en la memoria: "El Puerto de la Luz en Gran Canaria", referente al año 1927.

Otra locomotora empleada en el tren "La Pepa" parece ser que fue una Sharp-Stewart de 1885, del antiguo Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza, de ancho métrico. De regreso a la Península, esa locomotora fue utilizada por varias compañías. Si el dato es correcto, se trata de la popular "El Esla", número 10 de "Hulleras de Sabero y Anexas" (León), que en 1985 cumplió cien años de servicio.

EL CASO DE TENERIFE. El 10 de octubre de 1890 la locomotora "Añaza", adornada con banderas, hizo su viaje inaugural en Santa Cruz de Tenerife, conduciendo a las autoridades e invitados.

Se trataba de una locomotora de vapor, de potencia 40 caballos (HP), que había llegado en el vapor inglés "Fez" el 30 de septiembre. Inmediatamente después de las pruebas oficiales, y de la inauguración, comenzó a recorrer el trayecto de más de dos kilómetros entre las canteras de Paso Alto y la punta del Muelle Sur, arrastrando "carros de piedra".

Las obras del dique-muelle Sur

duraron muchas décadas. Ya en 1856 existían en Santa Cruz de Tenerife "carriles que sirven para guiar el carro que conduce la piedra", según la "Revista de Obras Públicas". También en fotografías tomadas hacia el año 1870, de la costa de la ciudad, vemos los carriles con vagonetas. Y como ya existían las vías, los contratistas de las obras del puerto encargaron una locomotora.

El ancho de vía era de 1.220 milímetros (4 pies ingleses), y así esta primera locomotora, y otras nueve más que llegaron posteriormente, fueron construidas especialmente para este ancho rarísimo. En la Península solamente puede encontrarse un ancho prácticamente idéntico en el ferrocarril minero del Tharsis (Huelva).

En 1910 fue encargada otra locomotora a la casa alemana "Orenstein & Koppel" (número de fabricación: 3977). En la "Memoria sobre el estado de las obras y servicios en 30 de junio de 1925", editada por la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se relacionan tres locomotoras: "Tenerife" de 100 caballos, "Moret" de 50, y "Añaza" de 40. Entre junio de 1925 y marzo de 1928 llegaron cinco locomotoras "Henschel und Sohn", fabricadas en Kassel, de potencia 160 caballos (HP), que dieron muy buen resultado y terminaron el famoso dique-muelle Sur, transportando piedras de la cantera de la Jurada y grandes bloques de hormigón. Posteriormente se emplearon en otras dársenas.

En 1938 la contrata de las obras del dique-muelle del Este utilizó dos locomotoras diesel "Ruhrtaler", también de vía 1.220 milímetros. Y un tractor de gasolina "Simplex", de vía 600 milímetros, con sus correspondientes vagonetas.

Actualmente se conserva una de las "Henschel & Sohn" de 160 caballos. La número de fábrica 20320, del año 1924. □